

REGIONÁLIS KÜLÖNBSÉGEK ÉS FEJLŐDÉSI IRÁNYOK ELEMZÉSE A MAGYAR-SZLOVÁK HATÁRSZAKASZON

Készítette: Czakó Katalin

A témakör tervezett főbb pontjai a következők:

- térség elhelyezkedése a gazdasági folyamatokban
- magyar/szlovák térség fejlettségi különbségei
- adatelemzés: jelenlegi termelési adatok, termelési adatok változása, jövedelemmutatók, népességszám mutatók, fejlődési irányok.

BEVEZETÉS

Tanulmányom célja Magyarország és Szlovákia közös határszakaszán fekvő NUTS2 régiók gazdasági helyzetének elemzése és értékelése. A téma kiindulópontjaként felvázolom a térség elhelyezkedését a gazdasági folyamatokban. Ezután a magyar-szlovák határtérségben elhelyezkedő régiók fejlettségbeli különbségeit vizsgálom különböző indikátorok segítségével. A tanulmány során betekintek a határterületen történő üzleti tevékenységek irányába, ezen belül az adott időintervallumban létrejövő, vagy jövőben tervezett jelentősebb üzleti folyamatokba.

A tanulmány leíró szakaszában elhelyezem a magyar-szlovák határrégiókat a körülöttük lévő piaci környezetben. Illetve megvizsgálom, hogy az eddig született elemzések szerint milyen irányba haladnak a legfontosabb fejlesztések. A tanulmány elemzési szakasza Magyarország és Szlovákia közös határszakaszán fekvő régiók gazdasági különbségeinek vizsgálata. Fő elemzési mutatóként a GDP adatokat választottam. A regionális bruttó hazai termék adatok kiegészülnek a foglalkoztatás, és a népességszám adataival. Ezen mutatókat kombinálva vizsgálom a különböző fejlődési folyamatokat régiós bontásban.

A tanulmány megírását és megjelenését a TÁMOP-4.2.2/B-10/1-2010-0010 azonosító számú, Tehetséggondozási rendszer és a tudományos-képzési műhelyek fejlesztése a Széchenyi István Egyetemen” című projekt támogatta.

A tanulmány az azonos projekt keretei között a Széchenyi István Egyetem Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskolájának „Közép-Európa versenyképessége” c. kutatási témájában készült.

Időintervallum

Az elemzés során a regionális adatok különbségei mögött húzóó okokra próbálok rávilágítani. A választott elemzési időszak 2000-2010. Ezen belül kiemelésre kerül a válság éve, illetve a fejlődési irányok leírásánál kiemelem a 2011-es évet, mint jelentős változások és beruházások évét, az adott iparágat illetően.

Több elmélet is foglalkozik a Kelet- Közép-Európa térségében működő járműipari tevékenységekkel. A magyar-szlovák határszakaszra leszűrve bemutatom ezen iparág legutóbbi fejlesztési irányait és a különböző járműipari központok legutóbbi beruházásait, jövőt alakító terveit.

Módszertan

Az elemzés, témakörből adódóan főként makro adatok rendszerezésén és összegyűjtésén alapul. A regionális különbségek láttatására megfelelő módszer a Lorenz görbe, amely az egyszerű grafikai ábrázolás mellett az egyes regionális értékek egyenlőtlenségeit is jól reprezentálja. A Lorenz görbe módszerét az egy főre jutó jövedelem adatok elemzésénél alkalmazom. A térség járműiparának jellemzésénél Porter Klaszter elméletét veszem figyelembe, amelynél kiemelem azokat a pontokat, melyek jellemzőek a térség járműiparára, illetve azokat, amelyek nem.

Elemzésben szereplő régiók

A tanulmány elsődleges elemzési szempontja, hogy a határszakasz gazdasági helyzete és folyamatai kerüljenek vizsgálat alá. A már említett NUT2-es régiók elemzési szintjén mindkét országban egységes területfelosztáshoz férhetünk hozzá. Ezért Szlovákiában, mivel mind a négy szlovákiai régió a magyar határ mentén helyezkedik el, minden régió az elemzés tárgya lesz. Ezek a következők:

- Pozsonyi kerület (Bratislavský kraj)
- Nyugat-Szlovákia (Západné Slovensko)
- Közép-Szlovákia (Stredné Slovensko)
- Kelet-Szlovákia (Východné Slovensko)

Magyarországon a 7 db NUTS2-es szintű régióból 4 régiót sorolhatunk a szlovák határ mentén. A következőket:

- Nyugat-Dunántúl
- Közép-Dunántúl

- Közép-Magyarország
- Észak-Magyarország

MAGYARORSZÁG ÉS SZLOVÁKIA HATÁRSZAKASZÁNAK ELHELYEZKEDÉSE A GAZDASÁGI FOLYAMATOKBAN

Ipari központok a határszakasz mindkét oldalán fellelhetőek. Magyar oldalon a szlovák határszakaszhoz közeli részen jelentős ipari központok alakultak ki, melyek alkalmassá váltak a szomszéd országból beáramló, határ menti munkaerő foglalkoztatására is.⁴ (Hardi, 2009) Mindkét országot tekintve a járműipar, mint termelést meghatározó tényező, a rendszerváltás időszakától kezdve látható központokat, körzeteket hozott létre. A járműipar Németország déli részének vonzáskörzetből kiindulva, a rendszerváltást követően több magyar és szlovák városban is hosszú távon hozott létre koncentrációs pontokat. Ezen pontok átlátható rendszerezése az adott területen lévő OEM-eken (Original Equipment Manufacturer) és a nagyobb beszállítók működésén keresztül jól látható irányokat eredményez.

Ország	Gyártott járművek száma (1000 db)		Országok részesedése KKE viszonylatban (%)		Országok részesedése világviszonylatban (%)
	2002	2010	2002	2010	2010
Magyarország	182	557	2,5	6	0,8
Szlovákia	137	168	1,9	1,8	0,2

1. Táblázat: Szlovákia és Magyarország erősödése az autógyártásban (Forrás: Rechnitzer-Smahó, 2012)⁵

A táblázaton látható, hogy a 2000-es évek elejétől 2010-ig a két országban a gyártott járművek számát tekintve növekvő tendencia figyelhető meg. A vizsgált időszakban az országok részesedését tekintve Szlovákiánál 3,5%-os növekedést figyelhetünk meg. Míg Magyarország esetén ez az érték csökkent. Az 1. Táblázatban a 2011-es év nem szerepel, a vizsgált országokban viszont ebben az évben indultak el olyan beruházások és fejlesztések, melyek hosszú távon nemcsak a leggyártott járművek számát növelik, hanem új munkahelyeket is biztosítanak. Ezen folyamatok átnyúlnak a 2012-es 2013-as évekre is és különböző járulékos fejlesztéseket vonnak maguk után. Ilyen például az oktatás fejlesztése. Elmondható tehát, hogy mindkét ország részéről, ipari

⁴ Hardi T. – Hajdú Z. – Mezei I. (2009) Határok és városok a Kárpát-medencében, MTA Regionális Kutatások Központja, Győr-Pécs, p. 338.

⁵ Rechnitzer J., Smahó M. (2012) A jármű- és autóipar hatása a kelet-közép-európai régió versenyképességre, Magyar Tudomány, (2012) (<http://www.matud.iif.hu/2012/07/MOBI/05.htm>)

központosulás tekintetében a járműipar szempontjából figyelhetőek meg látványos folyamatok, termelési volumen, fejlesztés és beruházások szempontjából is egyaránt. Gazdasági folyamatokat, tekintve ez meghatározó szerepet ad a térségnek.

Összefoglalva a 2011-es év magyarországi fejlesztéseit a következő járműipari OEM cégekkel történt eseményeket emelném ki a vizsgált térségben:⁶

Nyugat-Dunántúl - Győr-Audi Hungária Motor Kft

2011 januárjában újabb Audi modell gyártása indult meg. Az A3 RS változata a negyedik modell, amely a győri gyárban készül. Februárban a kormány kijelentette, hogy az új Audi beruházás kiemelt jelentőséget kap. Közvetlenül 1800 munkahelyet hoz létre, közvetve pedig 15 000-et. Ez a szám összevetve a város népességével jelentős hatásmechanizmust indíthat el Győr fejlődési folyamataiban. Március elején a vállalat harmadik alkalommal ismét megkapta az ország ' legvonzóbb vállalata ' címet. Ez egy 33.000 interjúalannyal készített felmérés eredménye, melyet az Aon Hewitt és az AIESEC közösen végeztek el. Áprilisban 11,2 milliárd forint állami támogatást kapott a győri gyár bővítéséhez. Ugyanebben a hónapban adták át a Széchenyi István Egyetem Audi Hungaria Belsőégésű Motorok Tanszékének új épületét, amely technológiai bővítéssel is gazdagította az intézményt. Ezzel egy időben az Audi a kísérleti motorgyártó központját is bővítette. Júliusban az Audi bővítések újabb bővítés alá kerültek. Ezzel a tervezett 1800 új közvetlen munkahely 300 munkahellyel növekedett. A bővítés tárgya egy új présüzem. A vállalat szeptemberre már 7000 embert alkalmazott.

Közép-Dunántúl - Esztergom – Magyar Suzuki Zrt.

A 2011-es év februárjában a Suzuki bejelentette egy új modell gyártásának a tervét. Áprilisban 20. évfordulóhoz érkezett a Magyar Suzuki Zrt. A termelés az elmúlt két évtizedben egyenletes ütemben növekedett. A Suzuki Motor Corporation egyedüli termelő leányvállalataként, a Magyar Suzuki látja el a teljes európai piacot az Esztergomban gyártott gépjárművekkel. Mára tehát jelentős szereplője nem csupán a hazai, de az európai járműgyártásnak is. Nyárra a gyár legyártotta a 2 000 000. Suzuki Swift modelljét, ezzel elnyerve a Magyar Termék Nagydíjat, amely olyan mutatókon alapul, mint a tudás az innováció és a minőség.

⁶ 2011 csúcsev volt a magyar járműgyártás történetében: beruházások, fejlesztések, munkahelyteremtés, Magyar Gépjárműipari Szövetség jelentése (2012) <http://www.gepjarmuipar.hu/hirek/autoipari-hirek/2011-csucsev-volt-a-magyar-jarmugyartas-torteneteben-beruhazasok-fejlesztések-munkahelyteremtés/141/>

Nyugat-Dunántúl - Győr – Rába Járműipari Holding Nyrt.

A 2011-es év indításaként februárban a gyár stratégiájának megfelelően új, saját fejlesztésű termékekkel bővítette buszpiaci termékpalettáját. A busz futóművek kifejlesztett második, technológiai újításokkal ellátott generációja a városi tömegközlekedésben egyre nagyobb hangsúlyt kapó alacsonypadlós piaci szegmenshez kapcsolódik. Márciusra már újabb üzleti ügyfélkör elnyerésével tovább erősítette pozícióját az európai tehergépjármű piacon. A Scania céggel kötött megállapodás révén jelentősen bővült a szállítási terjedelem. A jövőt tekintve, mindez az európai növekedés egyik meghatározó tényezője lehet a vállalat életében. Májusban fontos ponthoz érkezett el a vállalat, új kutatás-fejlesztési bázist indított el. Ezután júniusban hosszú távú stratégiai együttműködést kötött a BPW Hungaria Kft-vel. A szállítási megállapodás 2015 végéig szól, 30 millió euró értékben. Szállítói szerződést kötött a VW csoport egyik tagjával is, amely az akkori tervek szerint évi közel egymilliárd forintnyi bevételhez juttatja majd hozzá a gyárat.

Nyugat-Dunántúl - Győr – Kravtex-Kühne

2011 márciusában mutatta be a cégcsoport két Citadell típusú autóbusz modelljét. A magyar tulajdonú autóbuszgyártó ezzel bővítette több, mint 10 éves tevékenységét.

A 2011-es évben a járműipari beszállítóknál is számos bővítéssel és fejlesztéssel kapcsolatos esemény történt a térségben, ezek közül megemlíteném a következőket:

Nyugat-Dunántúl - Szentgotthárd - Opel

2011 Január 19-én húsz éve jegyezték be hivatalosan az Opel magyarországi gyárat és kereskedelmi szervezetét. 20 év alatt több, mint 360.000 autót értékesítettek, hat és fél millió Szentgotthárdon gyártott motor és ötmillió hengerfej készült. Februárban a gyár díjat kapott. Tíz éve nem volt munkanap kieséssel járó baleset. Szentgotthárd csúcstartó ezzel az Opel európai gyárai között. Márciusban az Opel/Vauxhall fejlesztési programot indított a magyar beszállítóknak. A cég jelentős magyarországi beszállítói bővítést támogatott. Erről együttműködési szerződés született a Nemzeti Külgazdasági Hivatal koordinálásában. Áprilisban lerakták az Opel új motorgyáranak alapkövét, ezzel megkezdődött az Opel 500 millió eurós beruházásának építkezése, melynek tervezett befejezése 2012-es év vége volt. A beruházás 5,5 milliárd forint állami támogatást kapott. A gyártóberendezéseken három típusú motor gyártását tervezték. Az új beruházás közvetlenül 800 új munkahelyet biztosít. Emellett az akkori becslések szerint

a bővítés a magyar beszállítóknál több ezer új munkahely megteremtését is magával vonta.

A 2011-es év a kisebb járműipari beszállítók számára is hozott bővüléseket. A bábolnai autóipari textilüzem 7 millió eurós beruházással bővült. Az alumínium hengerfejeket gyártó győri Nemák Kft. állami támogatást kapott. Mindezt, a sikeresen zárt 2010-es évre való tekintettel és a jövőbeni bővítések elindítását megcélózva. A karosszériagyártó Gédia Hungary Kft. Tatán, humán erőforrás bővülést realizált a 2011-es évben, 160 főről 200 főre.

Szlovákiát tekintve a járműipar 3 legnagyobb OEM szereplője a következő eredményeket realizálták 2011-re: (Határszakasztól számított távolság alapján)

Pozsony – Volkswagen

A 2011-es évben a gyár megalapításának 10 évfordulóját, 5 féle autómodellt gyártását végzi kompletten. Emellett több jármű alkatrészét is. Szlovákia egyik legnagyobb munkáltatója és exportőre.

Nyugat-Szlovákia - Nagyszombat – PSA – Peugeot Citroen

A gyár, Szlovákiában a harmadik legnagyobb gyártó a Pozsonytól nem messze fekvő Nagyszombatban. Az utóbbi években folyamatosan bővítette a legyártott modellek számát. 2011-ről 12-re a Peugeot 208-as modellel.⁷

Közép-Szlovákia - Zsolna – KIA Motors

A határtérségtől legmesszebb fekvő szlovákiai járműgyártó vállalat 2006 óta van a piacon. Második legnagyobb gyártóként 5 autómodellt, 5 típusú motort és különböző alkatrészeket gyárt. A 2010-es években a gyár 100 millió eurós beruházást tervezett, amely 250 új munkahelyet vont maga után. Ezen kívül jelentős terv volt, hogy 2011-re megkezdődjön a harmadik KIA modell gyártása is.⁸ Ezek a tervek teljesültek a 2011-es évben és a gyár elmondhatja magáról, hogy Szlovákiában az egyetlen motorgyártó vállalat, amely az autómodell gyártást is folyamatosan bővíti.⁹

Összefoglalva tehát, a térség gazdasági folyamatokban való elhelyezkedését, a járműipart abszolút húzóágazatként említhetjük és számos beruházással és fejlesztéssel

⁷ <http://www.peugeotgablina.hu/hirekadatlap.php?id=544>

⁸ KIA Annual Report (2010), P. 12. http://eng.kia.sk/filemanager.php/save/226/VS_2010-EN.pdf

⁹ KIA Annual Report (2011), P. 9. http://eng.kia.sk/filemanager.php/save/270/Kia_VS_2011-EN_2012-03-21_final.pdf

kapcsolatos tényadat fellelhető az elmúlt években. Ebben az iparágban található vállalatok az egyes országokban jelentős múlttal rendelkeznek, és folyamatos növekedést mutatnak. Járműipar tekintetében, Porter klaszter definíciója szerint a következő jellemzők igazak a térségre (Porter M. 2008):

- Földrajzilag meghatározott helyen fekvő vállalatok: Ez a karakter igaznak bizonyul, miszerint a vizsgált térségben elhelyezkedő járműipari vállalatok más Közép- és Kelet- Európában elhelyezkedő térségekkel együtt, Dél-Németországból kiindulva, globális dimenzióban, csomót alkotnak.
- Egymással kapcsolódó szereplők: A 2011-es évek beruházásainak vizsgálata alapján nem figyelhető meg arra utaló események, hogy a szereplők egymással együttműködve végeztek volna fejlesztéseket, beruházásokat.
- Más intézményekkel együttműködő szereplők: Tapasztalható olyan lépés az OEM-ek részéről, amely fejlesztő hatással van különböző oktatási intézmények és egyéb szervezetek működésére.
- Állami közreműködés: A legutóbbi fejlesztéseket vizsgálva is tapasztalható állami támogatás. Ez beszállító szinten is megtörtént.¹⁰

Ahhoz azonban, hogy a térség gazdasági helyzetét pontosabban meg tudjuk határozni a járműipari folyamatok mellett a többi gazdasági folyamatot is érdemes elemezni.

RÉGIÓK FEJLETTSÉGBELI KÜLÖNBSÉGEI

A járműiparban tevékenykedő vállalatok mellett számos olyan kisebb vállalkozás van a térségben, melyek hozzájárulnak a térség általános gazdasági mutatóinak alakulásához. A fejlettségbeli különbségeket azért érdemes megvizsgálni, mert egy térség fejlettségének megállapítása levezethető a térségben elhelyezkedő régiók adatainak eltéréséből. (Williamson hipotézis) Érdemes megnézni tehát, hogy az adott gazdasági mutatónál mekkora differencia figyelhető meg a vizsgált terület legfejlettebb, illetve legkevésbé fejlettebb régiói tekintetében. Mindkét országban vannak folyamatban lévő regionális szintű fejlesztések, melyeknek célja a gazdasági-társadalmi fejlődés fellendítése, a régiók közti különbségek csökkentése és a fenntartható fejlődés realizálása. A régiók közti egyenlőtlenségek realizálása tehát szükséges a területfejlesztéshez.

¹⁰ Porter M. (2008), On Competition, Updated and expanded edition, Harvard Business School Publishing Corporation, USA, (2008) P. 214-215.

GDP adatok

Régiók:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Pozsonyi kerület	20700	22900	25000	25800	27900	32900	34900	40000	41800	41700	43100
Nyugat-Szlovákia	9000	9600	10100	10800	11700	12800	14800	16500	17400	16000	16700
Közép-Szlovákia	7900	8600	9300	9500	10100	10400	11600	13400	14800	13700	14600
Kelet-Szlovákia	7200	7900	8400	8600	9100	9700	10400	11600	12800	11600	12100
Nyugat-Dunántúl	11700	11900	12900	14000	14100	14200	15000	15000	15600	14300	15900
Közép-Dunántúl	10000	10700	11000	11900	12900	13500	13600	14200	14500	12800	13900
Közép-Magyarország	15800	18000	20400	20600	21700	23000	24500	25400	26300	25600	26100
Észak-Magyarország	6700	7600	8000	8400	8900	9400	9600	9800	10000	9400	9700

2. Táblázat: Egy főre jutó regionális GDP (PPS) (€/fő) (Forrás: Eurostat¹¹)

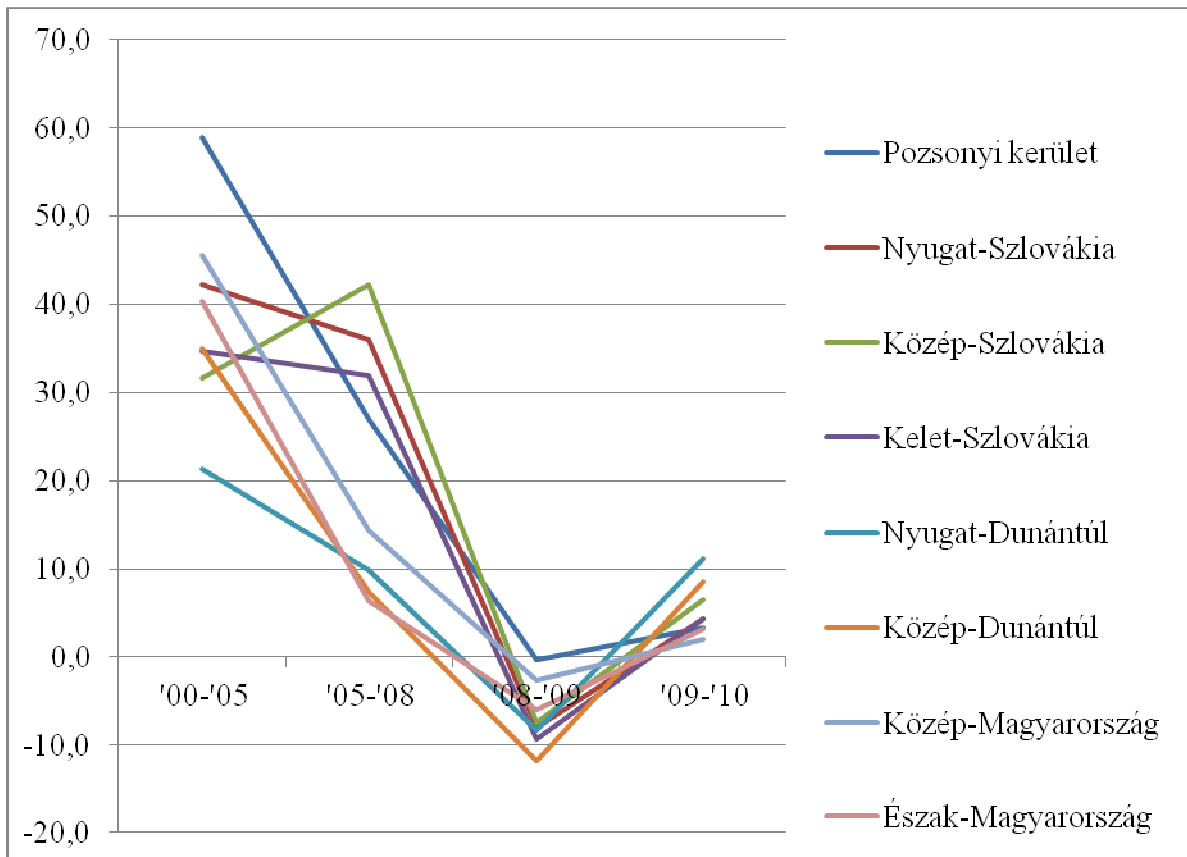
A 2. Táblázat az egy főre jutó, vásárlóerő paritáson számolt GDP adatokat mutatja a vizsgált NUTS2-es szintű régiókban. A vizsgált időintervallum 2000-2010-es év, amelyben kiemelendő esemény a 2008-as gazdasági válság és annak hatásai. A listában láthatjuk, Pozsony kiemelkedő mutatóit. A pozsonyi NUTS2-es régió Európai szinten is az elsők között foglal helyet GDP mutatók terén. Ezen számokon jól látszik egyrészt a 2000-es évek elején beérkező és bővülő külföldi befektetők beruházásainak hatásai. Ha a járműiparnál maradunk példaként a pozsonyi székhelyű Volkswagen a 2000-es évekre fontos fejlesztésekhez jutott el. Legjelentősebb ezek közül, hogy a 3000-es alkalmazotti körét növelte 5000-re. A cég neve és ezzel jogi formája is Volkswagen Pozsonyról, Volkswagen Slovakia-ra változott és szintén a 2000-es évre mondhatja el magáról a vállalat, hogy a Polo modell gyártását is tevékenységi körébe sorolhatja.¹² Visszatérve a regionális szintű GDP adatokra. Jól látszik, hogy a második legmagasabb számokat Közép-Magyarország régió hozza, melyben szintén főváros helyezkedik el. Ezért is mondható el, hogy a többi magyar régióhoz képest nagymértékű differenciát mutat. Legfejletlenebb régió a szlovák oldalon a Kelet-Szlovákiai régió. Mivel a vizsgálatban az összes szlovák régió szerepel, elmondható, hogy ez országos adat. Magyar oldalon a vizsgálatban résztvevő régiók közül Észak-Magyarország mutatja a legalacsonyabb értékeket. Ez országos szinten is jellemző, hiszen 2010-re a vizsgálatban nem szereplő régiók magasabb GDP/fő adatokat mutatnak. (Dél-Dunántúl: 10 800€, Észak-Alföld: 10 000€, Dél-Alföld: 10 400€) A járműiparban történt 2011-es fejlesztések részben

¹¹

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00005&plugin=1>

¹²<http://en.volkswagen.sk/en/Company/geschichte.html>

harmonizálnak a régiók GDP adataival. A már említett Pozsonyi kerületben a Volkswagen mutatott aktivitást, míg Magyarországon a Nyugat- és Közép-Dunántúl régiókat emelhetjük ki, mint a járműipari fejlesztések színhelyét. Mégsem itt figyelhetők meg a legmagasabb egy főre jutó GDP adatok, tehát a fővárosi régió, Közép-Magyarország más iparágaknak köszönhetően érte el a kapott GDP adatokat. A vizsgált időszakban az egy főre jutó GDP változás tekintetében a következő képet kapjuk:



1. Ábra: Egy főre jutó regionális GDP változása 2000-2010 (%) (Forrás: saját szerkesztés, Eurostat alapján¹³)

Az 1. Ábrán a vizsgált 10 éves intervallum négy részre osztható. Első periódus az időszak kezdő évétől az időszak feléig tartó GDP változások vizsgálata. Második szakasz a 10 éves intervallum felétől induló és válság évéig tartó szakasz. Ezután a 2008-as és 2009-es évek külön periódusba sorolhatók, így láttatva a válság lehetséges

¹³

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00005&plugin=1>

negatív hatásait. Végül a 2009-es évtől az időszak záróévéig történő változások adják a negyedik időszakaszt.

2000-től 2005-ig a Pozsonyi kerület produkálta a legmagasabb mértékű GDP növekedést, átlagosan 59% körüli értékkel. Még ebben az időszakban Közép-Magyarország rendelkezik a második legmagasabb értékkel. 2005-ig a legalacsonyabb egy főre jutó GDP változáshoz kapcsolódó értéket Nyugat-Dunántúl mutatja. Mivel trendadat elemzéséről van szó, ez nem a régió fejlettségi szintjét mutatja. Az alacsony érték háttérében különböző okok állhatnak. Lehetséges, hogy a régióban történő népességszám is nagymértékben növekedett az adott időszakban. A következő időszakasz, 2005-08-ig tartó 3 évben Közép-Szlovákia mutatja a legnagyobb mértékben változó GDP adatokat. Közép-Dunántúl mutatja a legalacsonyabb szintű növekedést. A válság időszakában minden régióban egy főre jutó GDP csökkenést tapasztalhatunk. A Pozsonyi kerület esetében ez a csökkenés kismértékű, 0,2%-os a többi régióhoz képest. Közép-Magyarország követi ebben az értékben. Ezért elmondhatjuk, hogy a kapott adatok alapján, azon régiók, melyeknek a 2000-2010-ig tartó 10 éves intervallumban magasabb volt az egy főre jutó GDP értékük, a válság és azt követő évben enyhébb csökkenést tapasztaltak ugyanezen értékhez kapcsolódóan. Utolsó vizsgált időszak a 2009-10-es évek, melyeknél Nyugat-Dunántúl régióhoz kapcsolhatóak a legmagasabb GDP/fő változás adatok.

Egy főre jutó munkavállalói bruttó jövedelem alakulása

A jövedelmek alakulását a 2000-10-es időszakban, a 3. Táblázat mutatja. A táblázatban szereplő értékek a regionális összjövedelmi adatok és a regionális népességszám hányadosából állnak. A népességszám a vizsgált időszakban az Eurostat által becsült adat. A népességszám a gazdaságilag nem aktív személyek is szerepelnek. Ők is az elemzés alanyai, hiszen részben a gazdaságilag aktív népesség jövedelméből élnek meg. Az összjövedelmi adatok minden nemű járulékot tartalmaznak, bruttó értékek, mutatják az adott évben befolyó munkavállalásért kapott pénzeszegeket.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Össz.:	2 197	2 493	2 907	3 134	3 467	3 863	4 048	4 701	5 179	4 790	4 922
Pozsonyi kerület	3 692	4 002	4 459	4 782	5 541	6 830	7 446	8 982	10 736	11 708	11 672
Nyugat-Szlovákia	1 451	1 487	1 664	1 871	2 065	2 298	2 679	3 243	3 874	3 869	4 005
Közép-Szlovákia	1 440	1 494	1 638	1 829	1 889	2 142	2 434	3 153	3 560	3 579	3 730
Kelet-Szlovákia	1 307	1 388	1 474	1 673	1 790	1 939	2 250	2 602	3 058	3 043	3 227
Nyugat-Dunántúl	2 247	2 623	3 119	3 326	3 623	3 826	3 806	4 254	4 495	3 760	3 937

Közép-Dunántúl	2 117	2 426	2 875	3 064	3 389	3 718	3 718	4 140	4 334	3 610	3 818
Közép-Magyarország	3 553	4 250	5 091	5 393	6 043	6 720	6 790	7 749	8 183	7 075	7 127
Észak-Magyarország	1 483	1 741	2 123	2 296	2 505	2 726	2 691	2 967	3 137	2 742	2 847

3. Táblázat: éves átlagos egy főre jutó munkavállalói jövedelem (€) (Forrás: Saját szerkesztés, Eurostat¹⁴)

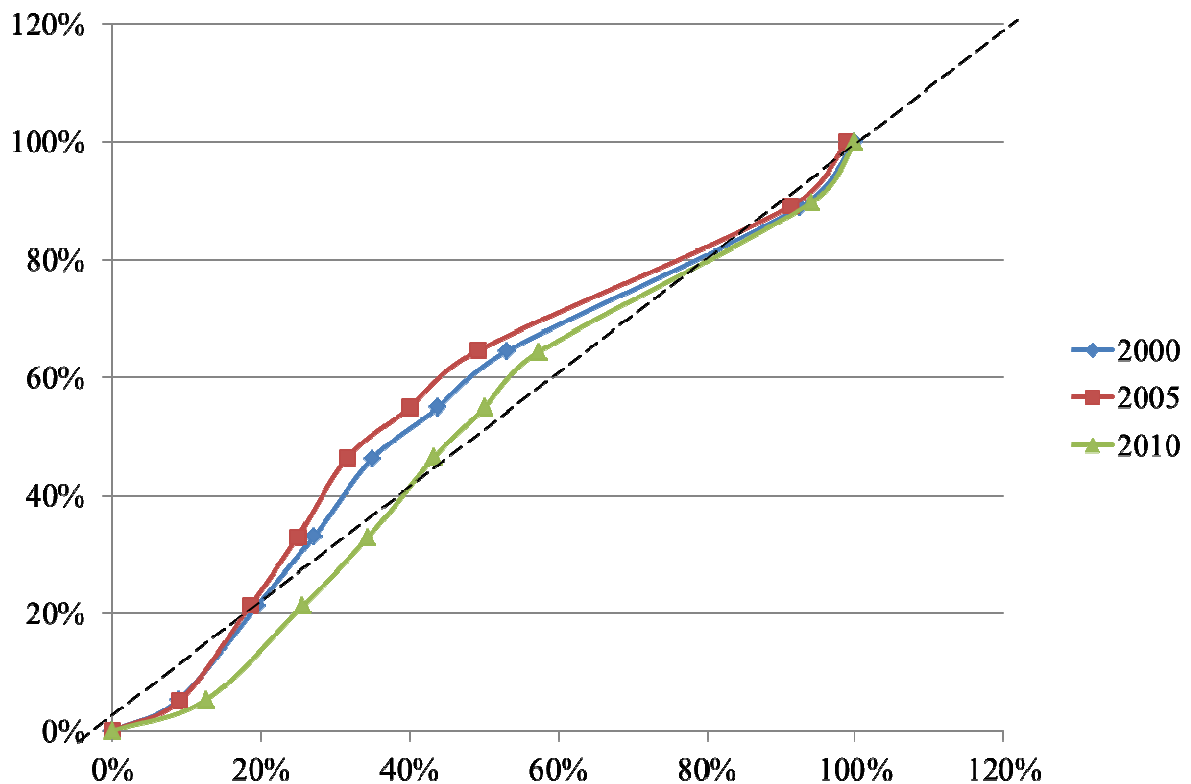
A 3. Táblázat első sorában szereplő összes érték a régiók jövedelem összegeiből és a regionális népességszámok összegéből kapott értékek hányadosa. Ha csak a 2010-es évet nézzük, látható, hogy a Pozsonyi kerület jelentős differenciát mutat a többi régióhoz képest. Ehhez a tényhez érdemes összefoglalni Pozsony város fejlődéstörténetét. A népességszámot tekintve, ha összehasonlítjuk Közép-Magyarország régióval, a számok változásából láthatjuk, hogy a Pozsonyi kerületben sokkal kisebb. Míg a magyar NUTS2-es fővárosi régióban 3,7%-os népességnövekedést figyelhetünk meg, addig a szlovák főváros régiójában kevesebb, mint 1%-os növekedés tapasztalható.¹⁵ Ezen kívül Pozsony régiójának esetében az is megjegyzendő, hogy terület méretre sokkal kisebb, mint a többi szlovákiai régió, melyekben szintén jelentősen magasabb a népesség szám. Pozsony esetén a 2006-os évben jelentek meg olyan adatok, melyek jelentős pozitív fejlődési trendet reprezentálnak a város történelmében. Ezen adatok közül megemlítendő a foglalkoztatottak száma. Rendszerváltás előtti adatokhoz képest a 2006-os évre Pozsony régióban a foglalkoztatottak száma több, mint 75 000 munkahellyel növekedett, ami azért is érdekes, mert a rendszerváltás után elindult munkanélküliség növekedés Szlovákiát sem kerülte el, 2006-ra a munkanélküliek száma megközelítette a 400 000 főt. Az ezzel ellenkező irányban, Pozsony és környékén végbemenő foglalkoztatottsági növekedés is azt mutatja, hogy a régió rövid idő alatt vált az ország gazdasági és politikai centrumjává. Alapvető változásként lehet még említeni az ipar és szolgáltatás átstrukturálódását. Szintén a rendszerváltást követve, mint más hasonló helyzetben lévő posztkommunista nagyvárosban, itt is megindult a különféle szolgáltatások elterjedése. Így az ipari városban, 2006-ra 80%-ban már a szolgáltató szektor dominált. Az ipari alkalmazottak száma az összes alkalmazott számához viszonyítva csökkent. Ezzel egy

¹⁴ http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_r_e2remr2&lang=en
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>

¹⁵ <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>

időben azonban a három legjelentősebb iparág, a nyomdaipar, élelmiszer feldolgozás és járműipar, bővítette a munkalehetőségek számát.¹⁶

A 3. Táblázat adatbázisa megfelelő eszköz lehet arra, hogy a Lorenz görbe módszertanának használatával ábrázolja a regionális különbségek alakulását az adott területen. Ennek adatai a régiókénti egy főre jutó jövedelmek közti különbségek összehasonlítása.



2. Ábra: Az egy főre jutó jövedelmek közti egyenlőtlenségek, Lorenz görbén ábrázolva

A 2. ábrán három év, 2000, 2005 és 2010 lett kiemelve. A 2008-as és 2009-es évek adatai is vizsgálat alá kerültek, de a 2010-es év eredményeihez képest nem mutattak a látványos eltérést. A válság éveire tartozó régiókénti jövedelem különbségek ugyanolyan görbét rajzolnak le, mint a 2010-es adatok. Az ábrán látható vízszintes tengely értékei a régiókhoz tartozó összjövedelmek aggregát, %-os értékeit mutatják, a függőleges tengelyhez tartozó értékek pedig a régiókénti népességszámok aggregát, %-os értékeit jelzik. A Lorenz görbe, egységnyi területű négyzetének átlójától minél nagyobb mértékben térnek el az egyes régiókhoz tartozó éves adatok, annál nagyobb egyenlőtlenséget állapíthatunk meg az egy főre jutó jövedelmek terén. Ennek alapján az

¹⁶ Korec P., Ondos S. (2013) The development of urban structure of Bratislava in the time of post-socialist transformation, http://www.humannageografia.sk/clanky/Korec_3.pdf, P. 4.

ábra azt mutatja, hogy a 2005-ös tárgyév volt az, ahol a régiók között a legnagyobb különbség volt tapasztalható. Ennek hátterét a már megvizsgált adatok eredményei is alátámasztják. Ezek tehát a már említett két fővárosi régió adatainak jelentős növekedése és a legkevésbé fejlettebbek lemaradása a vizsgált 10 évben. A 2005-ös nagymértékű egyenlőtlenségek 2000-hez viszonyítva növekedtek, viszont ebben a kiinduló évben az egyenlőtlenségek még mindig nagyobbak voltak, mint a 2010-es eredmények. 2010-re fővárosi régiókban számolt egy főre jutó jövedelem adatok nem előzik meg olyan nagymértékben a többi régió adatait, mint az az előtti 5, illetve 10 évben. Fogalmazhatunk úgy is, hogy a legkevésbé fejlettebb régiók nem maradtak le annyira ezen adatok terén a vizsgált időszak végére. A vizsgált terület fejlődését tehát a regionális különbségek is alátámasztják, mindezt mutatja a 2010-re csökkenő regionális egyenlőtlenségek görbéje is.

ÖSSZEGZÉS

A tanulmány során a magyar-szlovák határtérség gazdasági folyamatokban történő elhelyezkedését és a területen belüli regionális különbségeket vizsgáltam a megadott mutatók alapján. Az első részben a térség elhelyezésénél a gazdasági folyamatokban megállapítható, hogy a járműipar, mint húzó ipar az elmúlt években is jelentős fejlődési folyamatokat produkál. Közép- Kelet- Európa nyugati oldaláról kiinduló hatásokra a vizsgált térségben az egyes járműipari központok is hatást gyakorolnak a környezetükre. Munkaerő áramlás szempontjából ez Magyarország és Szlovákia között is látható folyamatokat eredményez. Emellett a térségben működő oktatási intézmények és más szervezetek is együttműködő lépéseket tesznek az itt működő járműipari vállalatokkal. A régiók fejlettségbeli különbségeinél tapasztalhatóak a poszt kommunista városátalakulás jellemzői. A népesség szám mindenhol arányszámként szerepel, emellett fontos megjegyezni, hogy a legfejlettebb régióhoz arányaiban alacsony népességszám kapcsolódik. Az egyenlőtlenségek a 2010-es évre csökkenő tendenciát mutatnak. Ezzel egy időben a legfejlettebb régiók mutatói folyamatosan növekednek. Tehát kimondható az, hogy az régiónkénti adatok növekedése mellett a regionális különbségek csökkentek.

IRODALOMJEGYZÉK

- Hardi T. – Hajdú Z. – Mezei I. (2009) Határok és városok a Kárpát-medencében, MTA Regionális Kutatások Központja, Győr-Pécs, p. 338.
- Rechnitzer J., Smahó M. (2012) A jármű- és autóipar hatása a kelet-közép-európai régió versenyképességre, Magyar Tudomány, (2012)
(<http://www.matud.iif.hu/2012/07/MOBI/05.htm>)
- MGSZ, 2011 csúcsev volt a magyar járműgyártás történetében: beruházások, fejlesztések, munkahelyteremtés, Magyar Gépjárműipari Szövetség jelentése (2012)
<http://www.gepjarmuipar.hu/hirek/autoipari-hirek/2011-csucsev-volt-a-magyar-jarmugyartas-torteneteben-beruhazasok-fejlesztések-munkahelyteremtés/141/>
<http://www.peugeotgablini.hu/hirekadatlap.php?id=544>
- KIA Annual Report (2010), P. 12. http://eng.kia.sk/filemanager.php/save/226/VS_2010-EN.pdf
- KIA Annual Report (2011), P. 9.
http://eng.kia.sk/filemanager.php/save/270/Kia_VS_2011-EN_2012-03-21_final.pdf
- Porter M. (2008), On Competition, Updated and expanded edition, Harvard Business School Publishing Corporation, USA, (2008) P. 214-215.
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00005&plugin=1>
<http://en.volkswagen.sk/en/Company/geschichte.html>
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00005&plugin=1>
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_r_e2remr2&lang=en
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>
- Korec P., Ondos S. (2013) The development of urban structure of Bratislava in the time of post-socialist transformation, http://www.humannageografia.sk/clanky/Korec_3.pdf, P. 4.